

www.dahon.com

MANUEL DE L'UTILISATEUR

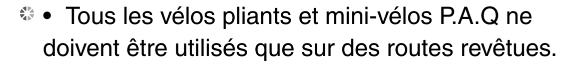
Guide des pièces

01. Roue
02. Dérailleur arrière
03. Chaîne
04. Pédalier
05. Pédale
06. Tige de selle
07. Selle
08. Boulons pour porte-bidon
09. Cadre
10. Jeu de direction
11. Potence
12. Guidon
13. Levier de frein
14. Fourche
15. Freins



REMARQUE: Le présent manuel n'est destiné qu'à des fins de guide. Dahon vous recommande de faire régulièrement l'entretien de votre vélo chez un mécanicien cycliste professionnel

Table des matières



- Tous les vélos pliants et mini-vélos P.A.Q ne doivent être utilisés que sur des routes revêtues.
- Seuls les vélos P.A.Q équipés de grandes roues ont été conçus pour les pistes plates de terre.
- Les vélos P.A.Q équipés de grandes roues n'ont pas été conçus pour la pratique de sauts, d'acrobaties ou d'autres actions autres qu'aux fins de transport.
- L'utilisation abusive de votre vélo peut gravement nuire à la performance de ses composants et causer des blessures.

Réglages du vélo

- Pour éviter tout accident, prenez soin de mesurer la taille du vélo par rapport à votre taille. Ne pas effectuer ces mesures peut vous faire perdre le contrôle du vélo et vous causer des blessures.
- Pour toutes questions relatives aux réglages, veuillez contacter votre représentant local, ou suivez les instructions décrites de la Section 3.A
- Lors du réglage de la hauteur de votre selle, veuillez consultez les instructions sur «l'insertion au minimum » de la Section 3.A.
- Veillez à ce que la selle et la tige de selle soient bloquées en position. Une selle bien serrée ne permet pas le mouvement de la selle dans aucun sens. Consultez la partie 3.A.
- Réglez la potence et le guidon de façon à l'adapter à votre type de corps. Pour plus d'aide, veuillez consulter la Partie 3.B.
- Réglez les freins en fonction de vos préférences personnelles. Les freins doivent être faciles d'accès, confortables à la prise et assez puissants pour permettre un arrêt complet et rapide de votre vélo.
- Avant votre premier tour d'essai, familiarisez-vous avec toutes les fonctions, caractéristiques et fonctionnements de votre nouveau vélo. Si vous avez des questions relatives à la performance de votre vélo, veuillez consultez votre revendeur local pour obtenir d'amples informations.

Premières consignes de sécurité

- Casque – Veillez à toujours porter un casque bien ajusté à la taille de votre tête lorsque vous utilisez tous types de produit de transport.
- « Code de la route » – Soyez attentif à ce qui se passe autour de vous et aux autres cyclistes. Soyez poli avec les autres cyclistes et respectez toutes les lois et réglementation en matière de circulation routière.
- Poids excessif – Sauf indication contraire, le poids du cycliste et des bagages ne doit pas dépasser 105kg (230lbs).
- Attache rapide des roues – Veuillez vous reporter aux illustrations des Sections 4.A.1 et 4.A.2 décrivant les procédures adéquates pour effectuer les attaches rapides des roues. Lorsque le système d'attache rapide des roues est mal ajusté, les roues peuvent trembler ou se détacher, ce qui pourrait vous faire tomber du vélo et causer des blessures graves ou mortelles.
- Entretien des jantes – Pour prolonger la durée de vie de vos jantes, il est important de les garder propres et en bon état le long de la surface de freinage. Il est conseillé de contrôler périodiquement l'usure excessive de vos jantes. Si vous avez des questions sur la sécurité de vos jantes, adressez-vous à votre revendeur local de vélo.
- Selle et guidon – Assurez-vous que la selle et les potences de guidon sont parallèles à l'axe du vélo. Une fois qu'elles sont bien alignées, la selle et les potences du guidon doit être fixées avec suffisamment de force pour qu'il soit impossible de défaire cet alignement.
- Extensions de guidon (le cas échéant) – Si votre vélo est équipé d'extensions de guidon, il est recommandé de vérifier si les poignées sont bien serrées et en bon état. Une extension de guidon bien ajustée ne peut pas être dévissée. Si vous avez besoin d'aide supplémentaire pour remplacer ou manipuler les extrémités de votre guidon, veuillez contacter votre revendeur local de vélo.

REMARQUE:
L'installation de guidon TT, de critérium, de triathlon, ou d'extensions de guidon peut affecter le délai de réponse pour le freinage et la conduite.

Ce manuel

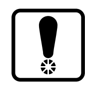
En tant qu'utilisateur du manuel de réparation Dahon, il est primordial de retenir que son contenu n'est offert qu'à titre de guide. Donc, toutes les informations fournies ne doivent pas être prises comme des références réelles ou implicites à la maintenance et l'entretien des produits Dahon.



ATTENTION:

Dahon dégage toute responsabilité pour tout accident, blessure ou dysfonctionnement du produit résultant de modifications/changements ou altérations non autorisés de toute pièce d'origine.

Règles de base



ATTENTION:
Il est de votre responsabilité de vous conformer à toutes les lois en matière de circulation routière et d'utiliser les équipements appropriés, y compris les accessoires de cyclisme appropriés et l'entretien du vélo.

Respectez l'ensemble des lois et règlements locales sur le cyclisme. Respectez les règlements qui régissent l'éclairage cycliste, l'attribution de licences pour vélos, les déplacements sur le trottoir, l'utilisation des pistes et sentiers cyclables ainsi que les lois sur le port des casques, l'utilisation des porte-bébés et les lois spécifiques à la circulation en vélo.

- Avant de monter sur votre vélo, vérifiez toujours que tout est en bon état de marche et correctement aligné.
- Assurez-vous de connaitre parfaitement les contrôles de votre vélo:
  Freins (cf. Section 4.B);
  Pédales (cf. Section G);
  et Changements de vitesse (cf. Section 4.C).
- Maintenez les parties de votre corps ainsi que tout autre objet hors de portée des extrémités tranchantes des plateaux lorsque vous pédalez. Ne pas porter les vêtements appropriés peut causer des blessures.

Consignes de sécurité pour la conduite

- « Lorsque vous pédalez, tâchez de vous rappeler que vous partagez la route ou la piste avec d'autres types de voyageurs – conducteurs, piétons et autres cyclistes.
- Roulez toujours avec prudence. Considérez toujours que les autres ne vous voient pas, et prévoyez les imprévus.
- Regardez toujours autour de vous, et soyez prêt à éviter:
  - »» tous types de véhicules allant dans tous les sens
  - »» mouvement inattendu des obstacles
  - »» piétons à proximité
  - »» enfants et animaux domestiques dans votre entourage
  - »» défectuosité des pistes ou des routes revêtues sur lesquels vous utilisez le vélo, y compris les nids de poule, les surfaces irrégulières, le gravier lâche, la construction et les détritus
  - »» panneau d'avertissement, de risque et de vitesse
- Empruntez les bandes cyclables si elles sont disponibles et suivez toujours la direction du trafic routier.
- Arrêtez-vous à TOUS les panneaux et signes de stop ainsi qu'aux feux de circulation.
- Ralentissez et regardez des deux côtés de la route à l'approche des intersections avant de poursuivre votre chemin.
- Utilisez les signes conventionnels pour indiquer vos arrêts et changements de direction.
- N'utilisez jamais d'écouteurs en roulant à vélo.
- Ne portez jamais de passager sur votre vélo.
- N'essayez jamais de vous accrochez à un autre véhicule.
- Ne roulez pas en zigzag ou n'effectuez pas de mouvements ou ni de virages inattendus.
- Les lois qui régissent la règle de la priorité à droite des automobilistes s'appliquent également aux cyclistes. Un cycliste doit toujours être prêt à céder.
- Evitez de rouler sous l'influence de l'alcool ou de drogues.
- Evitez les déplacements en vélo sous un temps pluvieux, ou en cas de visibilité réduite: à l'aube, au crépuscule ou dans l'obscurité. Chacune de ces situations augmente considérablement les risques d'accident.

Règles de conduite sous des conditions pluvieuses



ATTENTION:
Un temps pluvieux altère les conditions de traction, de freinage et de visibilité, aussi bien pour le cycliste que pour les conducteurs des autres véhicules automobiles avec qui il partage la route. Les risques d'accidents augmentent considérablement en temps de pluie.

En temps de pluie, la puissance et la traction de vos freins (Remarque: les conditions météorologiques affectent les autres véhicules avec qui vous partagez la route) sont considérablement réduits. Cette situation rend le contrôle de la vitesse plus difficile, et augmente les risques de perte de contrôle du vélo. Afin de vous assurer que vous pouvez ralentir ou vous arrêter en temps de pluie en toute sécurité, prenez l'habitude de rouler lentement et d'activez vos freins plus tôt. (Section 4.B)

Règles de conduite de nuit

Les cyclistes doivent redoubler de prudence lorsqu'ils roulent la nuit. Il devient donc très difficile pour les conducteurs et les piétons de voir les cyclistes dans l'obscurité et dans de nombreux cas, rouler à vélo la nuit peut s'avérer bien plus dangereuse que pendant la journée.

C'est pour cette raison qu'il est déconseillé aux enfants de circuler à vélo à l'aube, au crépuscule ou dans la nuit.

Les individus qui consentent à prendre le risque accru d'utiliser à l'aube, au crépuscule, au crépuscule ou la nuit, doivent redoubler de vigilance. Veuillez noter qu'il est important de choisir les vêtements adaptés et les équipements spécialisés lorsque vous roulez dans des conditions défavorables pour réduire le risque de blessures.
Consultez votre revendeur local pour plus d'informations sur les équipements appropriés pour rouler la nuit en toute sécurité.



ATTENTION:

Les réflecteurs ne sont pas un substitut aux éclairages obligatoires. Les cyclistes sont presque invisibles par les autres cyclistes et conducteurs lorsque les dispositifs d'éclairage obligatoires et réflecteurs ne sont pas utilisés.
Lorsque vous roulez la nuit, prenez toutes les précautions nécessaires pour être visible en utilisant les dispositifs d'éclairage et les réflecteurs. L'absence de dispositifs d'éclairage appropriés peut causer des blessures graves voire mortelles.
En tant que cycliste, il est important de savoir que les réflecteurs des vélos sont conçus pour refléter les rayons lumineux émis par les phares de voitures ou les lumières des villes, de manière à être reconnu et distingué lorsque vous roulez.



ATTENTION:

Vérifiez régulièrement vos réflecteurs ainsi que leurs supports de montage afin de vérifier leur propreté, leur netteté et s'ils sont solidement fixés. Faites remplacer les réflecteurs endommagés par votre revendeur. Assurez-vous de respecter toutes les lois locales sur la conduite de nuit et veuillez suivre les précautions suivantes:

- Procurez-vous et installez un feu avant et arrière alimentés par un générateur ou une batterie, qui rempliront toutes les conditions d'éclairage locales et vous procureront des conditions de visibilité adéquates.

- Il est important de prendre des mesures pour améliorer votre visibilité en portant des vêtements et des accessoires de couleur éclairante et réfléchissante. Il existe une multitude de vêtements réfléchissants appropriés: gilets réflecteurs, brassards réfléchissants, bandes réfléchissantes à la jambe, bandes réfléchissantes sur votre casque et feux clignotants attachés à votre corps et/ou à votre vélo.

- Assurez-vous que vos vêtements ou que ce que vous portez sur le vélo ne bloquent pas la réflexion des rayons lumineux émis par vos réflecteurs et les dispositifs d'éclairage.

- Assurez-vous que votre vélo est bien équipé de réflecteurs pour conduire à l'aube, au crépuscule ou la nuit.

Si vous roulez à l'aube, au crépuscule ou la nuit

- Roulez à vitesse réduite.
- Evitez les zones sombres et les zones très encombrées ou à trafic rapide.
- Evitez les risques dus à la route.

Si vous roulez dans une zone où la circulation est dense:

- Soyez réactif et attentif. Roulez de manière dans les zones où les conducteurs pourront vous voir.
- Soyez attentif.
- Roulez prudemment et sachez toujours prévoir l'inattendu.
- Demandez à votre revendeur de vous fournir des cours ou des ouvrages sur la prévention routière précisément sur les normes cyclistes de sécurité routière.

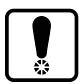
Position de la selle

Régler convenablement la position de votre selle est un bon moyen de bénéficier d’un confort et d’une performance maximale lors de la conduite de votre vélo. Si le positionnement de la selle n’est pas confortable pour vous, contactez votre revendeur local.

Une selle peut être réglée dans 3 directions:

• Réglage de haut en bas.
Pour vérifier que la selle est à bonne hauteur:
»» Asseyez-vous sur la selle.
»» Placez votre talon sur une pédale.
»» Une fois le talon sur la pédale, faites pivoter la manivelle jusqu’à ce que la pédale sur laquelle se trouve votre talon soit en position basse et que la manivelle soit parallèle au tube de la selle.

Si votre jambe n’est pas complètement tendue, vous devez régler la hauteur de votre selle. Si vous êtes obligé de vous baisser au niveau des hanches pour atteindre les pédales, alors votre selle est trop haute.
Si votre jambe est fléchie au niveau du genou et que votre talon est posé sur la pédale, alors la selle est trop basse. Une fois que la selle est réglée à la bonne hauteur, assurez-vous que la tige de selle ne ressort pas du cadre au-delà des limites données par les marques d’extension minimum ou maximum.



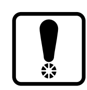
ATTENTION:

Si votre tige de selle ressort du cadre au-delà des limites indiquées par les marques d’extension minimum ou maximum, la tige de votre selle risque de se casser, ce qui pourrait entraîner une perte de contrôle et une chute.

• Réglage de l’avant et l’arrière – Il est possible de régler la selle vers l’avant et l’arrière, afin de trouver une position optimale sur votre vélo. Demandez à votre revendeur de régler la selle pour un meilleur confort lorsque vous roulez.
• Réglage de l’inclinaison de la selle – La plupart des gens préfèrent avoir une selle en position horizontale, mais certains cyclistes apprécient que la pointe de leur selle vers le haut, ou le bas.
Votre revendeur est la personne désignée pour incliner votre selle selon vos souhaits.

REMARQUE:
De petites modifications de l’emplacement de la selle peuvent avoir des répercussions substantielles sur vos performances ou votre confort. Pour trouver la meilleure position de selle possible, procédez par étape et effectuez les réglages l’un après l’autre.

REMARQUE:
Si votre est doté d’une tige de selle à suspension, faîtes-la vérifier régulièrement par votre revendeur.



ATTENTION:

Après chaque réglage de votre selle, assurez-vous que le mécanisme d’ajustement de la selle est convenablement resserré, avant de remonter sur votre vélo. Un collier de serrage de selle ou un support pour tige de selle desserrés peut endommager la tige de selle. Un mécanisme d’ajustement correctement resserré empêchera tout déplacement de la selle, dans n’importe quelle direction. Vérifiez régulièrement pour vous assurer que le mécanisme d’ajustement de la selle est correctement serré. Ne pas le faire peut entrainer la perte de contrôle et des blessures.

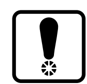
Hauteur et angle du guidon



ATTENTION:

La marque du niveau d’insertion minimum de la tige ne doit pas dépasser au-delà de la partie supérieure du jeu de direction. Si la tige dépasse le niveau d’insertion minimum et maximum, elle risque de se casser ou d’endommager le tube pivot de la fourche, ce qui peut provoquer une perte de contrôle ou une chute.

REMARQUE:
Votre revendeur local peut modifier l’angle du guidon ou de ses extensions.



ATTENTION:

Si le boulon de serrage du support de la tige est insuffisamment serré, cela peut gêner la conduite, et entrainer une perte de contrôle ou une chute. Pour éviter cela, vérifiez l’étanchéité en maintenant la roue avant du vélo immobile entre vos jambes et essayez de défaire l’ensemble guidon/tige.

Les boulons ne sont pas bien serrés lorsque vous pouvez:
1. Tourner la tige (par rapport à la roue avant),
2. Tourner le guidon (par rapport à la tige), ou
3. Tourner les extensions (par rapport au guidon)

Roues

Installation d'une roue avant à attache rapide



ATTENTION:

Si votre vélo est équipé de freins à disque, veillez à ne pas endommager le disque, l'étrier ou les plaquettes du frein lorsque vous réinsérez le disque dans l'étrier. Evitez d'activer le levier de commande d'un frein à disque tant que le disque n'est pas correctement inséré dans l'étrier. Reportez-vous également à la section 4.B.

- Déplacez le levier d'attache rapide en position OUVERT.
- Avec la fourche de direction tournée vers l'avant, insérez la roue entre les fourreaux de fourche de manière à ce que l'axe de la roue avant vienne se poser et se maintenir sur le haut des encoches situées aux extrémités des fourreaux de fourche – les pattes de fourche. Le levier d'attache rapide doit se trouver du côté gauche du vélo.
- Tout en maintenant le levier d'attache rapide en position OUVERT à l'aide de la main droite, resserrez l'écrou de réglage de la tension à l'aide de la main gauche jusqu'à ce qu'il se bloque contre la patte de fourche.
- Tout en exerçant une pression constante de la roue sur la partie haute de l'encoche de la patte avant, et en centrant en même temps la roue dans la fourche, actionnez le levier d'attache rapide vers le haut et faites-le basculer en position FERME. Le levier doit être parallèle aux fourreaux de fourche et incliné en direction de la roue. Si vous exercez une pression avec une force suffisante, le levier doit laisser une marque incrustée dans la surface de la fourche.



ATTENTION:

Le serrage réussi des roues avant et arrière demande une force considérable. Lors du réglage de la tension des roues arrière, vous devez parvenir à fermer le système d'attache rapide entièrement, en prenant appui avec vos doigts contre les fourreaux de fourche pour actionner le levier de commande, qui doit laisser une marque incrustée dans la surface de votre fourche lorsque l'opération est correctement effectuée. Placez le levier en position ouverte, tournez l'écrou de réglage de tension dans le sens des aiguilles d'une montre en faisant un quart de tour, puis réessayez en respectant les mesures de sécurité appropriées.

- Si vous n'arrivez pas à actionner le levier de commande sur toute sa trajectoire jusqu'à ce qu'il soit en position parallèle par rapport aux fourreaux de fourche, replacez-le en position OUVERT. Ensuite, tournez d'un quart de tour l'écrou de réglage de la tension dans le sens inverse des aiguilles d'une montre.
- Réengagez le mécanisme d'attache rapide du frein afin de repositionner le patin de freinage sur la jante à une distance normale. Vérifiez en faisant tourner la roue de votre vélo pour assurer qu'elle est bien centrée par rapport au cadre et aux patins du frein. Enfin, pressez la commande des freins et vérifiez qu'ils fonctionnent correctement.

Installation d'une roue arrière à attache rapide

- Vérifiez que le dérailleur arrière est bien positionné le plus à l'extérieur, sur sa plus grande vitesse.
- Tirez le corps du dérailleur vers l'arrière à l'aide de la main droite.
- Placez le levier d'attache rapide en position OUVERT. Le levier doit se trouver du côté de la roue en face du dérailleur et des pignons de roue libre.
- Placez la chaîne au sommet du plus petit pignon de roue libre. Ensuite, glissez la roue vers le haut puis en arrière à l'intérieur des pattes du cadre et placez-la entièrement à l'intérieur des pattes.
- Serrez l'écrou de réglage d'attache rapide jusqu'au blocage manuel contre la patte du cadre. Puis, faites basculer le levier de commande vers l'avant du vélo jusqu'à ce qu'il soit parallèle à la base (hauban) et incliné vers la roue. Pour avoir assez de force pour le serrer, il est nécessaire de prendre appui avec vos doigts contre un tube du cadre pour actionner le levier. Pour savoir si cette opération a été effectuée correctement, le levier laissera une marque incrustée dans la surface de votre cadre.

Freins – Freins sur jantes et freins à disque

Roulez sans des freins correctement réglés ou avec des plaquettes de freins usées est une pratique dangereuse qui peut causer des blessures graves voire mortelles. Pressez trop fort ou trop soudainement sur les freins peut bloquer une roue, ce qui peut entrainer une perte de contrôle ou une chute. Une pression excessive ou soudaine sur le frein avant peut faire basculer le cycliste par-dessus le guidon, ce qui peut entrainer des blessures graves voire mortelles.

Certains freins de vélo, tels que les freins à disque et à tirage linéaire, sont extrêmement puissants. Veuillez redoubler d'attention lorsque vous les utilisez. Les freins à disque peuvent devenir extrêmement chauds en cas d'utilisation prolongée; Faites attention à ne pas toucher un frein à disque jusqu'à ce qu'il ait complètement refroidi. Reportez-vous aux instructions du fabricant pour le fonctionnement et l'entretien de vos freins ou adressez-vous à votre revendeur.

Contrôles et caractéristiques des freins

Il est très important d'apprendre et de mémoriser les fonctions des différentes commandes de freinage, et quels freins elles actionnent. Votre vélo est livré déjà réglé et prêt à l'usage de sorte que la commande du frein droit contrôle le frein arrière. La commande du frein gauche contrôle le frein avant. Vérifiez pour vous assurer de pouvoir atteindre chacune des commandes de frein avec vos mains, et d'arriver à les presser normalement.

REMARQUE:
Au Royaume-Uni et au Japon, les freins sont alignés différemment. La commande de droite contrôle le frein avant tandis que celle de gauche contrôle le frein arrière. Vos freins doivent toujours être réglés conformément aux règlements locaux.

Fonctionnement des freins

L'effet d'un frein activé sur la jante d'un vélo provoque une friction entre les surfaces de freinage (généralement les plaquettes de frein) et la jante de la roue. Pour vous assurer d'une surface de friction maximum, gardez vos jantes et plaquettes de freins propres et exemptes de toute saleté, graisse, cire ou pâte à polir. Un autre type de frein important pour le vélo est le frein à disque. Afin d'installer des freins à disques, vous devez utiliser des montants spéciaux pour freins à disque installés sur le cadre, ainsi qu'une fourche et des moyeux spéciaux. Ces freins sont de petite taille et reposent sur des plaquettes de freinage qui pressent de chaque côté du rotor d'un petit disque monté sur chaque roue. Les freins à disque sont assez résistants aux intempéries et procurent une grande puissance de freinage sur des pentes raides ou sur des terrains humides.

Les freins ont été conçus pour arrêter ou contrôler votre vitesse. Une force de freinage maximale pour chaque roue finit toujours par être atteinte avant que la roue ne se « bloque » (arrête de tourner) et commence à déraper. Une fois que les pneus commencent à déraper, vous perdrez votre puissance d'arrêt ainsi que le contrôle de la direction.

REMARQUE:
Assurez-vous que de l'huile ou de la graisse ne soit pas au contact avec les plaquettes de freinage, ou avec les surfaces de freinage des jantes du vélo. Veillez à ne remplacer vos freins usés qu'avec des freins autorisés et fabriqués en usine agréée.

Changement de vitesse

Votre vélo à multi vitesses est équipé d'un dérailleur, d'une transmission par moyeu à vitesse intégrée, ou dans parfois d'une combinaison des deux.

Fonctionnement du dérailleur

Un vélo doté d'un dérailleur possède les mécanismes de changement de vitesse composés de:

- »» une cassette arrière ou un groupement de pignons roue libre
- »» un dérailleur arrière
- »» Habituellement, un dérailleur avant
- »» 1 ou 2 manettes
- »» 1-3 pignons avant appelés plateaux
- »» une chaine de transmission

Changement de vitesse

Il existe plusieurs types et styles de contrôles de changement de vitesse: leviers, poignées tournantes, déclencheurs, une combinaison entre commandes de frein et de désengagement, et boutons poussoirs. Demandez à votre revendeur de vous expliquer les différents types de contrôle de changement de vitesse installés sur votre vélo, ainsi que leur fonctionnement.

Une rétrogradation est un passage à une vitesse « inférieure » ou « plus lente », ce qui permet un pédalage plus facile. Un passage de vitesse en haut est un changement pour une vitesse « supérieure » ou « plus rapide ». La sélection d'une vitesse de pédalage plus facile pendant la montée d'une colline peut s'obtenir au moyen d'une rétrogradation de l'une des deux manières suivantes: Faire descendre la chaine (en suivant les « étapes » du ralentissement de la vitesse sur les plateaux à l'avant) ou faire monter la chaine (en suivant les « étapes » de vitesse accélérée sur les pignons à l'arrière). Une rétrogradation fait monter la chaîne vers un plateau de plus grande vitesse. N'oubliez pas qu'un décalage de la chaine vers l'intérieur en direction de l'axe central du vélo sert à pédaler plus vite pour grimper un col et s'appelle une rétrogradation. Décaler la chaine en l'éloignant de l'axe central du vélo sert à gagner de la vitesse et s'appelle un changement de vitesse en haut.

Que vous procédiez à une rétrogradation ou à un changement de vitesse en haut, le mécanisme du dérailleur de votre vélo nécessite que la chaine de transmission se déplace vers l'avant et soit placée sous une certaine tension.

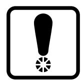
REMARQUE:
Le dérailleur ne fonctionnera que si vous pédalez vers l'avant.

Changement de vitesse avec le dérailleur arrière

Le levier du dérailleur de droite permet de contrôler le dérailleur arrière. Le dérailleur arrière a pour fonction principale de déplacer la chaine de transmission d'un pignon de vitesse à un autre. Les plus petits pignons situés sur le groupement de vitesse de la roue arrière produisent des rapports de vitesse de plus en plus grands. Pédaler avec des pignons plus grands demande un effort de pédalage plus important, mais chacune des tours des pédales vous fait parcourir une plus grande distance. Les pignons les plus grands produisent des rapports de vitesse de moins en moins grands. Leur utilisation requiert un effort de pédalage moins important, mais les tours effectuées à partir des pédales vous font parcourir une plus courte distance. Il existe deux types de vis de pression ou vis de butée sur le corps du dérailleur arrière qui limitent la trajectoire du dérailleur arrière. Le serrage de la vis de réglage de vitesse supérieure du dérailleur arrière empêche la chaine de descendre vers les petits pignons de (grande) de l'axe de l'arrière. De même, Le serrage de la vis de réglage de vitesse inférieure empêche la chaine de descendre depuis un grand pignon de (faible) vitesse vers l'axe de la roue arrière. Le passage de la chaine d'un plus petit pignon (du groupement de vitesse) à un pignon plus grand produit une rétrogradation. Le passage de la chaine d'un plus petit plateau à un pignon plus grand produit ce qu'on appelle un « passage de vitesse en haut ». Pour que le dérailleur puisse faire passer la chaine d'un pignon à l'autre, il est obligatoire que le cycliste pédale vers l'avant.

Changement de vitesse avec le dérailleur avant

Le dérailleur avant, qui est contrôlé par le levier de dérailleur gauche, a pour fonction de déplacer la chaine de transmission d'un plateau plus petit à un plateau plus grand, et inversement. Le passage de la chaine à un plus petit plateau rend le pédalage plus facile (rétrogradation) tandis que le passage de la chaîne à un plus grand plateau rend le pédalage plus difficile (passage de vitesse en haut). Deux (2) vis de réglage sont situées sur le dérailleur avant : l'une pour limiter le déplacement du dérailleur avant, de manière à ce que la chaîne puisse passer vers le haut, en direction d'un plateau plus grand et correspondant à une vitesse de pédalage plus difficile, sans pour autant permettre à la chaine de passer « plus d'un plateau à la fois ». L'autre vis limite le déplacement du dérailleur avant à un plateau plus bas, plus petit et correspondant à une vitesse de pédalage plus facile. Cette limitation de déplacement assure que la chaine ne va pas descendre « plusieurs plateaux à la fois », et qu'elle ne va pas non plus dérailler d'un plateau et tomber sur le cadre.



ATTENTION:

Ne jamais opérer un changement du dérailleur à partir du plus grand ou plus petit pignon si le dérailleur présente des difficultés de déraillement. Si un dérailleur est déréglé ou ne fonctionne pas correctement, vérifiez si la chaine est coincée, autrement elle peut provoquer une perte de contrôle du vélo ou une chute.

Quelle vitesse utiliser ?

La combinaison entre la vitesse arrière la plus grande avec la vitesse avant la plus petite sert pour la montée des pentes raides. La combinaison entre la plus petite vitesse arrière avec la plus grande vitesse avant est également utilisée pour les vitesses maximales. Il n'est pas obligatoire de changer les vitesses de manière simultanée. Il vaut mieux trouver la bonne « vitesse de départ » qui vous conviendra le mieux – une vitesse qui soit suffisamment difficile pour permettre une accélération rapide mais assez facile pour vous permettre de démarrer d'un endroit sans vaciller. Testez les autres vitesses graduellement au moyen de changement de vitesse en haut et de rétrogradations pour vous sentir plus à l'aise suivant les différentes combinaisons de vitesses.

Pour commencer, entrainez-vous à changer de vitesse sur une route sans obstacle, ni danger ou circulation, jusqu'à acquérir assez de confiance. Apprenez à anticiper les moments où un changement de vitesse devient nécessaire, et à passer à une vitesse moins grande quand une pente trop raide se présente à vous. Si vous rencontrez des difficultés pour changer de vitesse, il se peut que le problème soit dû à un mauvais réglage mécanique – Demandez de l'aide à votre revendeur.

Fonctionnement de la transmission par moyeu à vitesse intégrée

Un vélo équipé d'un changement de vitesse par moyeu à vitesse intégrée, consiste en un mécanisme composé de:

- »» un moyeu à vitesse intégrée à 3, 5, 7, 8 ou éventuellement 12 vitesses
- »» 1 ou 2 leviers
- »» 1 ou 2 câbles de commande
- »» 1 pignon avant appelé plateau, et
- »» 1 chaine de transmission

Changement de vitesses avec un moyeu à vitesse intégrée

Le changement de vitesse par moyeu à vitesse intégrée consiste simplement à placer le levier de manette sur la position indiquée pour obtenir la vitesse souhaitée. Après avoir réglé le levier sur la vitesse de votre choix, relâchez la pression exercée sur les pédales pour permettre au moyeu d'effectuer ce changement.

Quelle vitesse utiliser?

La vitesse correspondant à la valeur numérique la plus petite (1) est utilisée pour monter les pentes raides tandis que la vitesse correspondant à la valeur numérique la plus grande (3, 5, 7 ou 12, en fonction du nombre de vitesses dont dispose votre moyeu) est utilisée pour une vitesse maximale.

Chaînes

De nos jours, les vélos à mono vitesse ou à trois vitesses ainsi que de nombreux vélos équipés de moyeux à vitesse intégrée fonctionnent avec une chaine de 1/2 x 1/8" qui possède un maillon maître.

Pour remettre en place la chaine de 1/2 x 1/8", retournez le vélo de haut en bas, et après avoir réinstallé la chaine, faites tourner la roue arrière vers l'arrière. Pendant que le mouvement de rotation de la chaîne s'effectue, chaque point de serrage et point de relâchement qui se produit est dû à rondeur irrégulière du plateau du pédalier. Ajustez toujours la chaine de sorte qu'aucun relâchement ne persiste.

Les vélos équipés d'un dérailleur utilisent une chaine plus mince de 1/2 x 3/32" qui ne possède pas de maillon maître. L'utilisation d'une chaine de 1/2 x 3/32" nécessite l'emploi d'un outil spécial destiné à retirer un maillon de la chaîne, servant à le séparer de la chaîne et à le remettre en état de fonctionnement. Il existe plusieurs manières de mesurer une chaîne afin de déterminer si elle est trop usée, et les magasins de vélos vendent d'excellents outils de mesure de l'usure de chaine. Puisque la chaîne effectue beaucoup plus de rotations au niveau de la roue arrière que de la roue avant, il convient de remarquer que si vous devez remplacer votre chaîne déjà trop usée, il est tout à fait possible que vous deviez aussi changer la cassette de la roue arrière ou le groupement de pignons roue libre.

Pédales

- L'usage des cale-pieds et de courroies de cale-pieds est un moyen vous permettant de garder le pied bien en position et suffisamment avancé sur la pédale. Le cale-pied sert à positionner l'avant du pied au-dessus de l'axe central de la pédale, ce qui vous procure une force de pédalage maximale. La courroie de cale-pied, lorsqu'elle est correctement serrée, garde bien le pied en place sur la pédale durant tout le cycle de rotation de la pédale. L'efficacité des cale-pieds et des courroies de cale-pieds est accrue s'ils sont utilisés avec des chaussures de cyclisme spécialement conçues pour être portées sur des cale-pieds. Avant de rouler sur la route, il est important de vous familiariser avec l'utilisation des cale-pieds.

- Pédales sans cale-pieds (souvent appelées pédales automatiques) sont un autre moyen de garder le pied correctement placé sur la pédale. Elles se composent d'une plaque, appelée « cale », fixée sur la semelle de la chaussure, qui va s'emboîter dans un réceptacle à ressort, fixé sur la pédale. Leur engagement ou leur dégagement n'est permis que par un mouvement très spécifique du pied.

Transporter votre vélo

Tous les vélos pliants équipés de roues dont les diamètres mesurent de 16 à 20 pouces peuvent être transportés suivant les méthodes décrites dans les Sections A, B, C, et D. Les vélos équipés de roues dont le diamètre mesure entre 24 et 26 pouces, ainsi que les vélos de routes équipés de roues 700c, présentent une capacité de transport limitée et ne sont pas compatibles avec les compartiments supérieurs ou les crochets prévus pour le transport des vélos. Utiliser les méthodes décrites dans les Section C et D ne pose pas de problème. Nous vous conseillons d'utiliser un sac de transport en nylon lors de vos déplacements (voyages de moyenne distance). Pour les voyages de longue distance, ou pour les vélos dont les roues mesurent entre 24 et 26 pouces ainsi que pour les vélos de route équipés de roues de 700c doivent être emballés dans un étui de voyage robuste.

A
Port à la main

Le port des vélos pliants dont les roues mesurent entre 16 et 20 pouces ne pose pas de problème pour les distances courtes et moyennes. Lorsque vous utilisez des modèles de vélo Jetstream à suspension totale, veillez à emporter avec vous un sac en nylon noir et sa courroie afin d'attacher les roues ensembles (vendues séparément).

Vous pouvez facilement saisir le vélo en le tenant par l'arête de la selle. Si vous devez franchir une porte, ou si vous vous trouvez à bord d'un autobus, d'un train ou d'un avion, ou si vous placez simplement votre vélo sur les compartiments publics prévus pour leur transport, soyez confiant que votre vélo est prêt à être porté!

B
Par roulement

Une manière beaucoup plus simple et plus efficace de transporter un vélo dont les roues mesurent entre 16 et 20 pouces est de le faire rouler sur ses roues. Souvenez-vous que la fourche et le cadre Jetstream doivent être attachés ensemble pour que les roues puissent rouler. Redressez la tige de selle ainsi que la selle pliées à environ 305 mm (12 pouces), et inclinez le vélo plié vers vous. Vous n'avez plus qu'à pousser le vélo devant vous. Cette méthode convient parfaitement pour un trajet allant d'une aire de parking aux sols en granit lisse ou planchers en carrelage.

C
Le sac

Une méthode propre et pratique consiste à emballer puis emporter plusieurs des vélos de la gamme Dahon. Placez simplement votre vélo déjà plié, refermé ou rangé sur le sac ouvert que vous aurez disposé au sol. Il est équipé de poches intérieures spacieuses pour toutes les pièces qui nécessitent d'être retirées comme les pédales ou les outils dont vous aurez besoin plus tard. On reconnait un emballage bien préparé aux côtés du sac qui doivent être gonflés vers le haut et à la poignée/aux bandoulières qui doivent être correctement apprêtées. L'ensemble de cette opération ne doit prendre que quelques secondes.

Le sac convient parfaitement si vous devez emmener votre vélo dans tout type de transport public ou si vous souhaitez le transporter en voiture (cependant, le sac de vélos n'est pas admis pour l'enregistrement des bagages à main dans les aéroports).

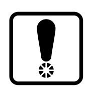
D
Etui de voyage

Les étuis de voyage semi-rigide sont la solution parfaite pour les transports de longues distances d'une grande variété de vélos pliants. Ils s'adaptent parfaitement à l'ensemble des types de transports publics. La plupart des étuis de voyage sont suffisamment résistants pour supporter le pire de traitements réservés aux bagages, à savoir l'enregistrement des bagages soutes dans les aéroports. Des étuis de taille suffisante sont disponibles pour les vélos dont les roues mesurent 16, 20 et 24 pouces. Toutefois, si vous transportez les vélos dont les roues mesurent 26 pouces, ses roues doivent être démontées.



ATTENTION:

Les progrès réalisés dans le domaine de la technologie ont rendu peu à peu les vélos et leurs composants plus complexes, et cette innovation continue avec un rythme croissant. Il est dès lors impossible de fournir, dans ce manuel, l'ensemble des informations relatives aux réparations adéquates et/ou aux opérations de maintenance de votre vélo. Afin de réduire au maximum les risques d'accidents et de possibles blessures, il est d'une importance capitale de confier à votre revendeur l'ensemble des réparations et opérations de maintenance qui ne sont pas décrites avec précision dans ce manuel. De la même importance seront vos propres exigences en matière de maintenance, déterminées par votre style de conduite et l'emplacement géographique dans lequel vous vous trouverez. Veuillez consulter votre revendeur pour qu'il vous aide à déterminer ces exigences de maintenance.



ATTENTION:

De nombreuses opérations d'entretien et de réparation de votre vélo font appel à des connaissances particulières ainsi qu'à des outils spécifiques.

Ne vous livrez à aucune opération de réglage et d'entretien sur votre vélo à moins que votre revendeur ne vous ait montré comment les mener correctement à bien. Un réglage mal effectué ou un mauvais entretien risque d'endommager votre vélo ou de causer un accident pouvant entrainer de blessures graves voire mortelles.

Fréquences des mesures d'entretien

Il est possible que le propriétaire puisse et même doive se charger lui-même de certaines mesures d'entretien et de maintenance, sans nécessiter pour cela d'outils spéciaux ou des connaissances spécifiques non expliquées dans ce manuel. Les points suivants fournissent des exemples des types d'entretien que vous devez savoir effectuer par vous-même. Toute autre opération d'entretien, de maintenance et de réparation, doit être réalisée à l'intérieur d'installations adaptées et équipées à cette effet par une main d'œuvre experte et qualifiée de mécaniciens, à l'aide des outils adéquats et conformes aux procédures spécifiées par le fabricant.

Période de rodage

Votre vélo durera plus longtemps et fonctionnera mieux si vous procédez à son entretien régulièrement. Puisque les câbles de commande et les rayons des roues peuvent se détendre ou « s'affaisser » lors d'une première utilisation, vous devrez peut-être demander à votre revendeur de procéder à de nouveaux réglages. La « Vérification Mécanique de Sécurité » est sensée vous aider à identifier les points qui nécessitent un réajustement. Cependant, même si tous les aspects de votre vélo semblent rassurants, la meilleure des décisions à prendre est d'emmener régulièrement votre vélo chez un revendeur pour lui demander d'effectuer un contrôle périodique. Le plus souvent, les revendeurs vous suggèreront de leur amener votre vélo pour un contrôle technique tous les 30 jours.

Une autre manière d'estimer si un premier contrôle est nécessaire, est d'apporter votre vélo chez le revendeur après avoir effectué trois à cinq heures de conduite sur route, ou entre 10 à 15 heures de conduite sur route. Si vous pensez que le vélo a un problème, apportez-le chez votre revendeur avant de l'utiliser à nouveau.

Après chaque utilisation prolongée

Si votre vélo a été exposé à de l'eau, de la saleté ou à un terrain difficile, veillez à le nettoyer en le frottant avec un chiffon et imbibez légèrement la chaîne de graisse à l'aide d'un lubrifiant Teflon sec (huile de graissage de chaine à base synthétique). Ensuite, nettoyez les dépôts de graisse restant sur le vélo Une lubrification durera plus ou moins longtemps en fonction du climat: chaud ou froid, humide ou sec. Pour une lubrification générale de tout le vélo, Dahon vous conseille d'utiliser une huile minérale fine disponible dans la plupart des magasins de vélo ou des quincailleries. Si vous avez des questions, veuillez vous adresser à votre revendeur : un lubrifiant non adéquat risque d'endommager les surfaces recouvertes de peinture.

Après chaque utilisation prolongée ou après 10 à 20 heures d'utilisation

Pressez la commande du frein avant et secouez votre vélo vers l'avant puis vers l'arrière. Si vous entendez un bruit sourd à chaque mouvement du vélo en avant ou en arrière du vélo, votre jeu de direction est probablement desserré.

Pour vérifier si votre jeu de direction est bien fixé, surélevez la roue avant par rapport au sol et faites-la tourner dans les deux sens. Si vous ressentez une impression de fixation ou de difficulté au niveau de la direction, il se peut que votre jeu de direction soit trop serré. Un autre test consiste à saisir une pédale et de la secouer en direction de l'axe central du vélo, ainsi que dans le sens opposé. Effectuez la même opération avec l'autre pédale. Tout élément desserré doit être porté à la connaissance de votre revendeur.

Vérifiez les plaquettes de freinage. Si elles donnent l'impression de commencer à être usées ou de ne pas frotter la roue de toute la surface, veuillez consulter votre revendeur local pour les faire régler ou remplacer. Contrôlez les câbles de commande et les gaines de freins. En cas de traces de rouille et d'éraillement, faites-les remplacer par votre revendeur. Faites également chez votre revendeur si toutes les paires de rayons adjacentes sur chaque côté de chacune des roues opposent la même résistance, en mettant votre pouce et index sur chaque rayon. Est-ce que chaque paire oppose la même résistance ? Si l'une d'entre elles vous donne une impression de relâchement, faites vérifier la roue par votre revendeur.

Contrôlez également toutes les pièces et accessoires pour vérifier s'ils sont fermement fixés. Lorsqu'il devient nécessaire d'ajouter des pièces de remplacement, assurez-vous de n'utiliser que des pièces de remplacement certifées conformes par le fabricant auprès de votre revendeur local officiel Dahon. Vérifiez l'état du cadre, et en particulier les zones d'articulation des tubes : le guidon, la potence, la tige de selle afin d'utiliser des pièces de rechange en cas de éraflures, fissures ou décoloration importantes. Il s'agit d'importants signes révélateurs de l'usure et de la pression qui sont exercées sur ces pièces et qui doivent servir d'indications pour le remplacement de pièces arrivées au terme de leur durée de vie utile.



ATTENTION:

Comme tout dispositif mécanique, le vélo est exposé, au même titre que l'ensemble de ses composants, à l'usure. Les matériaux et mécanismes de tout ordre s'usent ou se fatiguent en raison de la pression à laquelle ils sont confrontés à différents degrés, et c'est pour cette raison que leurs cycles de vie varient.

Si le cycle de vie d'un composant est dépassé, il est possible que ce composant se brise de manière soudaine et catastrophique, infligeant des blessures graves ou mortelles au cycliste.

Les éraflures, fissures ou décolorations sont des signes révélateurs de la pression exercée et ils indiquent qu'une pièce est parvenue au terme de son cycle de vie utile et doit donc être remplacée. Même s'il est possible que les matériaux et la qualité d'exécution de votre vélo ou de celle de certains composants soient couverts par une garantie pour une période déterminée par le
fabricant, cela ne garantit en rien que le produit dure effectivement la durée d'application de cette garantie. La vie du produit dépend largement des conditions de conduite et de l'entretien du produit— cela signifie que le vélo est couvert par la garantie en cas de survenance de problèmes spécifiques.

Garantie limitée de deux ans de Dahon

Dahon garantit les cadres et fourches rigides de son vélo contre tout défaut concernant les matériaux et la qualité d'exécution. Dahon garantit toutes les pièces d'origine du vélo, à l'exclusion des fourches à suspension et des amortisseurs arrière, pour une durée de deux ans à compter de la date d'achat. Les fourches à suspension et les amortisseurs arrière sont couverts par la garantie émise par leurs fabricants d'origine. Cette garantie se limite aux réparations et remplacements de tout cadre ou fourche abîmé, ou de toute autre pièce défectueuse et ne prévoit pas d'autre prestation. La garantie ne s'applique qu'au propriétaire d'origine et elle n'est pas transférable. La garantie ne couvre que les vélos et composants achetés chez un revendeur agréé Dahon, et elle n'est valable que dans le pays d'achat du produit. Cette garantie ne couvre pas les situations suivantes :

- Usure normale
- Assemblage incorrect
- Conséquences de maintenance
- Installation de pièces/accessoires (non fournis avec les vélos vendus ou incompatibles avec eux)
- Dommages/dysfonctionnements dus à un accident
- Usage inapproprié
- Négligence
- Modifications du cadre, de la fourche ou des composants

Mise à niveau de la durée de la garantie

La garantie qui porte sur le cadre, le guidon et la fourche rigide pourra être mise à niveau pour une nouvelle garantie de durée d'utilisation si l'acquéreur d'origine remplit la carte d'enregistrement en ligne. Pour activer votre garantie Dahon, enregistrez votre produit Dahon sur le site www.dahonbikes.com. Votre courriel de confirmation d'inscription et votre reçu d'achat initial vous servira de preuve en tant que propriétaire en cas de problèmes couverts par la garantie à l'avenir. Les exclusions de la garantie standard s'appliquent également à la garantie mise à niveau.

Exclusions

- Pour tous les vélos de ville, de route ou VTT – Dommages résultant d'un empli à des fins commerciales, d'un accident, d'une mauvaise utilisation, d'un abus, d'une négligence et/ou de toute autre utilisation anormale du produit.

Faire une demande d'indemnisation

Pour faire une demande d'indemnisation, vous devez présenter l'acte de vente original et cette garantie limitée (à titre de preuve de la couverture) au lieu d'achat du produit. Si cela n'est pas possible, contactez votre revendeur local. Pour plus d'informations, veuillez consulter notre site web www.dahonbikes.com où vous trouverez les contacts pour votre région et l'un de nos collaborateurs se fera un plaisir de vous aider.

REMARQUE:
Une carte d'enregistrement de garantie doit obligatoirement être remplie et reçue par Dahon avant que toute plainte pour exiger la couverture de la garantie ne puisse être formulée. C'est le revendeur auprès duquel vous vous êtes acquitté de l'achat de votre vélo, qui contactera Dahon pour déterminer si les réparations nécessaires sont couvertes par la garantie. Cette garantie ne prévaut pas par rapport aux droits statutaires du consommateur. Le cas échéant, les lois et règlements locaux pourront être applicables au lieu de ce contrat.

Valeurs de couple



Guidon, jeu de direction, selle et tige de selle			
Composant	**in•lb**	**Newton-mètre (Nm)**	**kgp•cm de force**
Vis de jeu de direction Dahon pour clé hex large (10mm)	52~87	6.8~11.3	60~100
Vis de fixation de guidon Dahon (6mm)	87	11.3	100
Boulons de serrage du support du tube pivot de la potence; jeu de direction sans filet	115~145	13~16.4	132~167
Potence réglable Dahon Infnite sans filetage h/fixation de guidon	44~53	5~6	51~61
Potence arrière tiroir de serrage de la tige d'outillage réglable Dahon Infnite sans filetage	62~71	7~8	71~82
Support de la potence du guidon 1 ou 2 boulons de serrage	175~260	19.8~29.4	201~299
Fixation potence guidon 4 boulons de serrage	120~145	13.6~16.4	138~167
Têtes de barre MTB, aluminium	144	16.3	164
Têtes de barre MTB, magnésium	70	7.9	81
Rail de fixation du siège, serrage	156.3~182.3	18.0~21.0	180~210
Fixation au rail Kore I-beam	85	9.6	98
Vis de fixation de potence	156.3~199.7	18~23	180~230
Vis à l'intérieur de la potence	78.1~112.8	9~13	90~130

Frein à disque & disque & levier de commande des freins

Composant	in•lb	Newton-mètre (Nm)	kgp•cm de force
Levier de commande de frein de type MTB	53~60	6~6.8	61~69
Levier de commande de frein de type drop guidon (types STI & ERO inclus)	55~80	6.2~9	63~92
Rotor hélicoïdal vers le moyeu (boulons M5)	18~35	2~4	21~40
Rotor hélicoïdal vers le moyeu (M965 bague de retenue de rotor)	350	39.5	402.5~
Rotor hélicoïdal vers le moyeu (Avid)	55	6.2	63
Montage de l'étrier de frein	55~70	6.2~7.9	63~81

Pédalier, boîtier de pédalier et zone de pédalage

Composant	in•lb	Newton-mètre (Nm)	kgp•cm de force
Pédale dans la manivelle	307	34.7	353
Boulon de manivelle –type de clavette et axes de pédalier arrondis inclus	300~395	33.9~44.6	345~454
Boulon de pédalier – clé de déver-rouillage	44~60	5~6.8	51~69
Boulon de pédalier – clé de déver-rouillage (Truvativ)	107~125	12.1~14.1	123~144
Boîtier de Pédalier de type réglable	610~700	68.9~79.1	702~805
Boîtier de Pédalier de type cartouche	435~610	49.1~68.9	500~702

Moyeux avant et arrière; QR et essieux serrés avec écrou			
Composant	**in•lb**	**Newton-mètre (Nm)**	**kgp•cm de force**
Corps libre de moyeu	305~434	34.5~49	35~499
Bague de retenue pour cassette à pignon; Bague de retenue pour frein à disque	260~434	29.4~49	299~499
Ecrous pour essieu avant	180	20.3	207
Ecrous pour essieu arrière vers cadre (roue à attache non rapide)	260~390	29.4~44.1	299~449

Cadre et Fourche			
Composant	**in•lb**	**Newton-mètre (Nm)**	**kgp•cm de force**
Couplage en bas du cadre BAB	35	4	40
Boulon de serrage BAB siège du haut	35~55	4~6.2	40~63
Boulon de serrage du support de tige de selle moyenne BB	35~55	4~6.2	40~63
Boulon de montage de béquille	60	6.8	69
Vis de montage de porte bidon H2o	25~35	2.8~4	29~40
Kit de montage – sur couple de boulon – cadre avant ou arrière	25~35	2.8~4	29~40
Couple de boulon de montage du garde-boue	50~60	5.6~6.8	58~69

Formules de conversion pour d’autres désignations de couples:
po•lb = pi•lb x 12
po•lb = Nm x 8.851
po•lb = kgp•cm de force / 1.15





MANUEL DE L'UTILISATEUR

Siège social
Dahon North America INC.
833 Meridian Street
Duarte CA 91010
+1 800 442 3511

Dahon Technologies, Ltd.
Dahon Bldg, Furong 6th
Rd., Shajing
Shenzhen, 518125, P.R.C
+86 755 27249136

Dahon Europe
No.1 P.O. Box 17,
Goliamokonarsko Shosse Str.
Tsaratsovo Village, 4027, Bulgaria
+359 32335 598

www.dahon.com